

POZDER PÉTER

## EGER KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZI HELYZETE

**Abstract: (Transport in and around Eger -- a Geographical Study)** The author has been investigating the central functions of Eger, one of Hungary's oldest towns, the county town of Heves County. The purpose of his research has been to define the sphere of attraction of Eger. It is claimed in the present study that, owing to its location in a valley and to the network of main roads and railways in the region also geographically determined, Eger will qualify as a centre only for its sphere of attraction. For a county town, its position from the point of view of availability by transport is very unfavourable for the Gyöngyös area and unfavourable for the north-western and southern parts of the county as well.

Eger a történelem folyamán mindig is városi, központi szerepkörrel rendelkezett. Ma felsőfokú társközpontnak nyilvánítja az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió, mert néhány vonatkozásban a hatásterülete túlnyúlik a középfokú körzeten.

Településföldrajzi kutatásaim során hazánk egyik legrégebbi városának, Heves megye székhelyének, Egernek központi funkcióit vizsgáltam. Fő célom az volt, hogy Eger komplex vonzáskörzetét meghatározzam az 1980-as évek elején betöltött funkciói alapján.

Kutatásaimat az is indokolta, hogy Eger központi szerepköre és földrajzi fekvése ellentmondásos. A város mind a megye, mind a tágabb környezetének viszonylatában periférikus helyzetű: Heves és Borsod-Abaúj-Zemplén megye határán fekszik.

Vonzáskörzeti kutatásaimat módszertani szempontból BELUSZKY P. (1963, 1967, 1971, 1973, 1974) FÓRIZS M. (1965) PAPP A. (1975, 1981) TÓTH J. (1974, 1977) HAJDU Z. (1978) VADÁSZ I. (1981) ÉS ERDŐSI F. (1982) munkái alapozták meg.

A város vonzáskörzetét befolyásoló tényezők vizsgálata után az egyes ágazati: kiskereskedelmi-, piaci-, oktatási-, szolgáltatási-, egészségügyi-, munkaerővonzási körzeteit határoztam meg. Ezek ismerete lehetővé tette, hogy Eger komplex vonzáskörzetét is meghatározhassam. (PUZDER P. 1986, 1987)

Eger központi szerepkörét vizsgálva alapvető volt, hogy a közlekedés-földrajzi helyzetét is meghatározzam. Erről készített tanulmányomat bocsátom itt közre.

Egert elkerülik az országos főközlekedési hálózat közúti és vasúti vonalai. A Magyarország észak-keleti területeit feltáró és a Budapesttel összekötő főútvonalak a Mátra és a Bükk lejtői alatt vezetnek kelet-nyugati irányban. Ezek a következők: 3. sz. Budapest-Miskolc-Tornynosnémeti elsőrendű főút és a Budapest-Miskolc kétvágányú villamosított fővonal.

A hegyvidék és a dombvidék területén fekvő települések közlekedési kapcsolatai a fővonalakhoz túlnyomórészt az észak-déli irányú patak völgyek mentén alakultak ki (Tarna-, Laskó-, Eger-, Ostoros- és Kánya-patak mentén). Az ezekre merőleges kelet-nyugati közlekedési kapcsolatok a Bükk és a Mátra lealacsonyodó nyúlványain keresztül csak másodlagos jelentőségűek. E tények leghatározottabban az Eger-patak völgyében figyelhetők meg. Eger teljes szélességében elfoglalja a patak völgyét és azt követve észak-déli irányban nyúlt el. A közúti főhálózat legközelebbi útjához -- a 3. sz. főútvonalhoz -- a 25. sz. Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főúton keresztül kapcsolódik. A kerecsendi elágazás és Eger között a távolság 14,1 km. A vasúti fővonalhoz szintén észak-déli irányú Füzesabony-Eger-Putnok mellékvonalon keresztül kapcsolódik a város. Eger 17 km távolságra fekszik Füzesabony elágazó állomásától.

Mendöl Tibor főművében alappéldaként mutatja be, hogy Eger és Miskolc helyzeti energiájának kibontakozásában milyen szerepet játszott a vasút-vonal: "Ha Egernek sikerült volna a vasutak kiépülése koráig nagyobb várossá nőnie, mint amilyen naggyá nőtt, lehet, hogy magához tudta volna vonzani a vasutat. Nem nőtt meg akkorára a vasút sorsára hagyta Egert ... Tehát Eger későbbi városias fejlődése ellanyhult, ami legjobban mutatkozik meg akkor, ha a vasútvonalakat magához ragadó Miskolccal hasonlítjuk össze." (MENDÖL T. 1963)

Hazánkban az országos hálózati átlagtávolság 250 km, ez az érték a vasúthálózati fekvést mutatja meg. Az Eger kategóriájú városok hálózati átlagtávolsága 248 km, alig kedvezőbb, mint az országos átlag. A hálózati hányados azt mutatja, hogy a települések vasúton mért átlag távolsága hányszorosa a köztük lévő légvonaltávolságok átlagának. Az országos hálózati hányados értéke 1,40. Egeré 1,44, tehát az átlagosnál kedvezőtlenebb. Miskolcra kedvezőbb: 1,42, Füzesabonyé pedig az országos átlagot mutatja: 1,40 (KOVÁCS CS. 1973). Ezek az értékek is jelzik Eger sajátos vasúti fekvését, azt, hogy szárnyvonalon fekszik.

Tíner Tibor az észak-magyarországi főútvonalhálózat mátrixalgebrai elemzésekor e terület kiemelt szerepkörű településeinek hierarchiáját is megállapította.

A közvetlen kapcsolatok alapján a következő a sorrend:

1. Eger, 2. Miskolc és Mezőkövesd. A legrövidebb elérhetőség alapján: 1. Mezőkövesd, 2. Eger, 3. Miskolc. Az elérhetőség a km távolság alapján: 1. Miskolc, 2. Sajószentpéter, 3. Mezőkövesd, 4. Kazincbarcika, 5. Ózd, 6. Eger. (TÍNER T. 1981) Megállapítható, hogy az északi körzet főúthálózatában a legjobb elérhetőségű terület a Borsodi-medence ipari körzetének városegyüttese.

Az Egert környező települések közül délről Füzesabony, Maklárnak, Nagytálya naponta 13 vonattal, északról Szilvásvár, Belpátfalva, Mónosbél és Szarvaskő naponta 6 vonattal összeköttetésben van Egerrel.

A Füzesabony-Eger vonal korszerűsített egyvágányú villamos vontatású. Az Egertől Északra vezető vonal elavult felépítményű, hegyvidéki jellegű, ennek korszerűsítése és villamosítása most történik. E vonalon a teherforgalom a jelentősebb, sőt növekedőben van.

A fővároshoz napi két közvetlen gyorsvonattal kapcsolja Egert, a menetidő 2 óra. Az idegenforgalomra való tekintettel hétvégeken és munkaszüneti napokon a Debrecen-Füzesabony-Eger-Szilvásvár, valamint Szeged-Kecskemét-Cegléd-Szolnok-Jászberény-Hatvan-Eger vonalakon napi egy vonattal kapcsolja Egert a Tiszántúlhoz, illetve a Duna-Tisza közéhez.

A vasútnál jelentősebb szerepe van a közúti közlekedésnek, hiszen ez tudja igazán Egerhez kapcsolni a környező településeket. Az 1. sz. táblázat adatai is az autóbussz járatok előnyösebb voltát igazolják.

1. Táblázat Az Egerbe irányuló menetrendszerű közlekedési kapcsolatok munkanapokon (1982)

Település	Eljutási idő (perc)		Járatpárok oda-vissza	
	busz	vonat	busz	vonat
Felsőtárkány	14	-	15	-
Andornaktálya	20	7	46	6
Ostoros	18	-	37	-
Szarvaskő	20	33	40	6
Egerbakta	16	-	48	-
Egerszólát	25	-	14	-
Egerszalók	15	-	40	-
Demjén	26	-	15	-
Kerecsend	20	-	47	-
Nagytálya	25	13	18	13
Maklár	27	13	18	13
Novaj	28	-	34	-
Noszvaj	27	-	27	-
Bélapátfalva	30	63	24	6
Egercsehi	38	-	16	-
Bátor	29	-	22	-
Szilvásvár	45	89	13	6
Pétervására	65	-	13	-
Istenmezeje	105	-	6	-
Tarnalelesz	50	-	13	-
Recsk	45	94-160	11	7
Mátraderecske	50	99-170	5	6
Parád	55	-	11	-
Sirok	32	84-150	17	7
Bükkszék	45	-	11	-



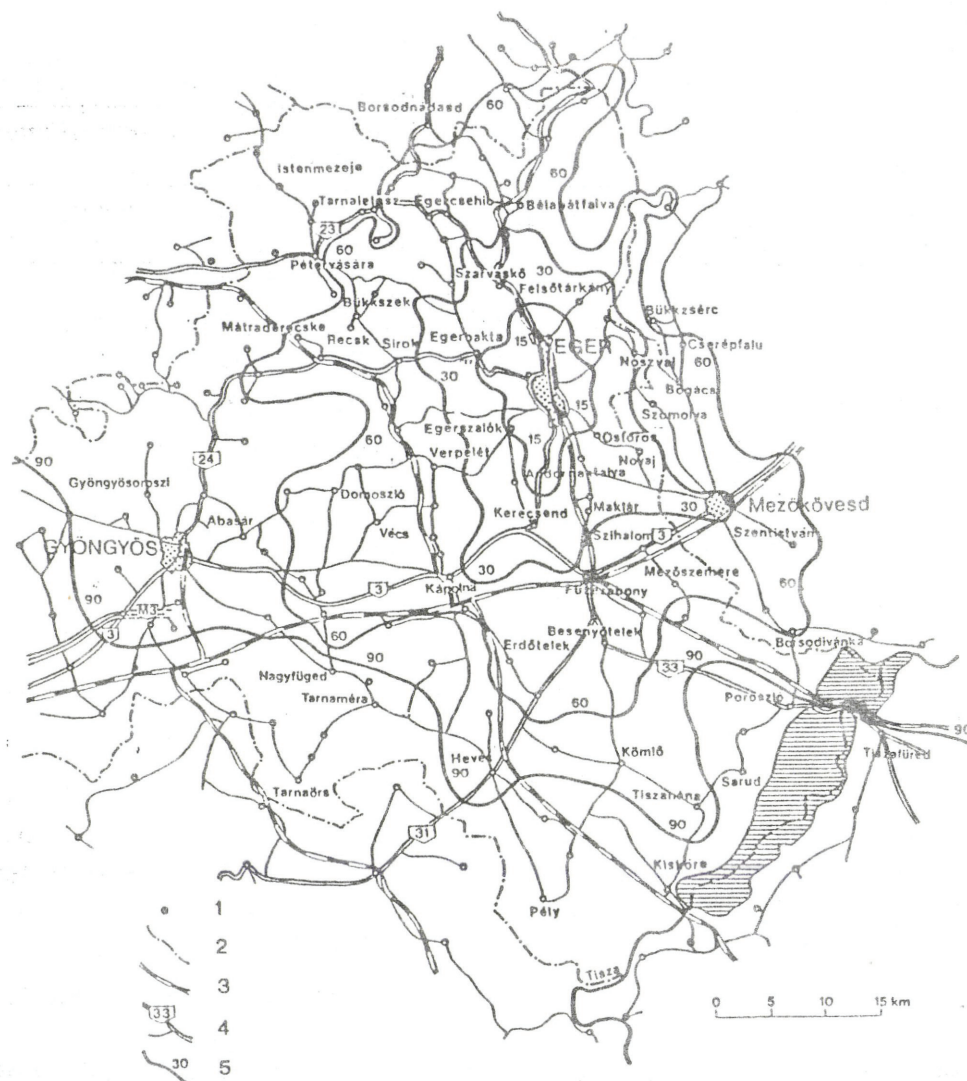
Település	Eljutási idő (perc)		Járatpárok oda-vissza	
	busz	vonat	busz	vonat
Kompolt	35	30-55	10	12
Kál	40	30-55	10	12
Kápolna	32	55-100	23	7
Verpelét	33	64-130	20	7
Aldebrő	45	53-120	5	7
Füzesabony	32	22-16	16	15
Szihalom	50	29-100	5	10
Besenyőtelek	47	-	7	-
Poroszló	120	53-107	2	6

Az izokrón térkép alapján (1. ábra) megállapítható, hogy a félórás izokrónon belül 14 település található, ezek közül Mezőkövesd Borsod-Abaúj-Zemplén megyéhez tartozik. Egy órán belül további 49 község érhető el Egerből, ezek közül 6 (Cserépfalu, Bogács, Szomolya, Szentistván, Egerlövő, Répáshuta) Borsod-Abaúj-Zemplén megyében van.

A félórás izokrónon belül, a belső gyűrűben összesen 39.791 ember él, ebből Mezőkövesden 18.426 (46,3 %).

A külső gyűrű 49 településében további 83.192 ember él az alábbi számban és arányban.

Egri járásban:	33.738 fő	40,6 %
Füzesabonyi járásban:	23.595 fő	28,4 %
Borsod megyében:	11.097 fő	13,3 %
Gyöngyösi járásban:	10.096 fő	12,1 %
Hevesi járásban:	4.666 fő	5,6 %



1. ábra

Eger közlekedésföldrajzi helyzete, elérhetősége

1. település
2. megyehatár
3. vasútvonal
4. főútvonal, egyéb közút
5. izokróna vonal, a számok (15, 30, 60, 90) perccet jelentenek

Tehát Egerből 1 órán belül 63 település érhető el. Lakosságszámuk 122.983 fő. Közülük Heves megyében él 93.460 fő, Borsod-Abaúj-Zemplénben 29.523 fő (24 %)

Az egri járás északnyugati és nyugati részén fekvő 12 település (Istenmezeje, Várasszó, Tarnalelesz, BükkSZenterzsébet, Fedémes, Erdőkövesd, Pétervására, Ivád, Mátraballa, Bodony, Parádsasvár, Kisfüzes) 14.312 lakója, azaz a járás lakosságának 22 %-a nem juthat be egy órán belül Egerbe. Kirívó Kisfüzes (249 lakos) helyzete, ahonnan naponta csak egyszer, átszállással 2 óra 20 perc alatt lehet Egert elérni!

Eger elérésnek lehetősége vasúttal csak 14 település számára biztosított az 1 órás időhatáron belül, ezért a város és környezete kapcsolatteremtésében meghatározó szerepet játszik a közúti közlekedés. A közúti forgalom alapján szerkesztettük meg az egyes települések forgalmi fekvését bemutató 2. ábrát az alábbi képlet felhasználásával (KRAJKÓ GY. -- MÉSZÁROS R. 1978).

$$K = \frac{a + b + c}{x}$$

ahol K = közlekedési helyzet

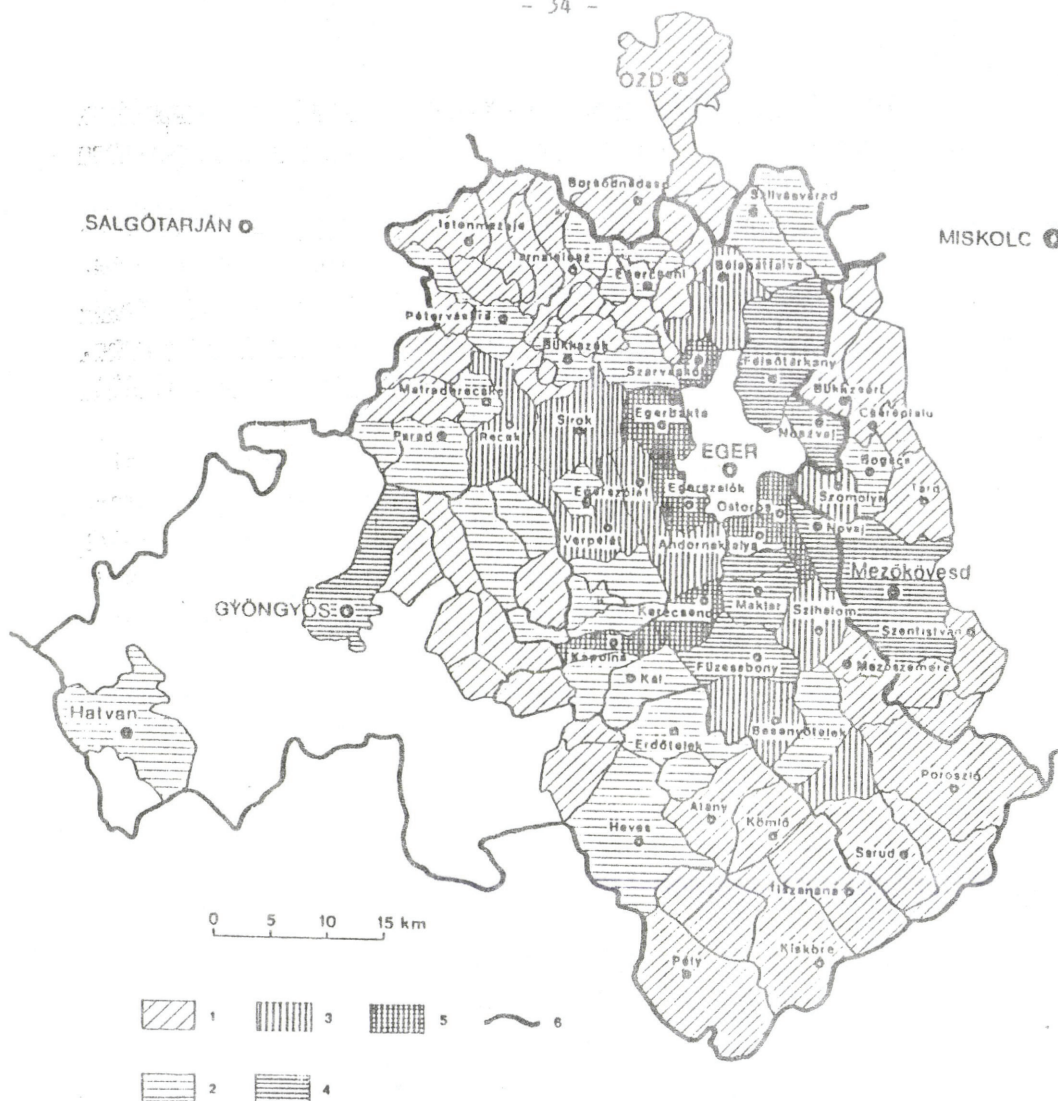
a = a közúti járműforgalom nagysága

b = a központba menő autóbuszok járatsűrűsége

c = a településekről eljáró dolgozók népességéhez viszonyított aránya

x = a központ megközelítéséhez szükséges idő (a legkedvezőbb bejutási időt számítva)

Igen kedvező az Eger környéki települések helyzete: (Szarvaskő, Egerbakta, Egerszalók, Andornaktálya, Ostoros), valamint Kápolna és Kerecsend községei -- mindkettő a megyét átszelő főközlekedési útvonalon van. Kedvező fekvésűek az Egertől délre fekvő völgyi települések: Nagytálya, Maklár, Füzesabony, valamint a városkörnyékhez tartozó Felsőtárkány és Noszvaj. Gyöngyös és Mezőkövesd középfokú központok is kedvező helyzetűek még.



2. ábra

Az Eger környéki települések forgalmi fekvése

A település helyzete:

1. kedvezőtlen (0--2)
2. kevésbé kedvezőtlen (2--4)
3. közepes (4--6)
4. kedvező (6--8)
5. igen kedvező (8 felett)
6. megyehatár

A közepes fekvésűek Egertől nyugatra összefüggő övet alkotnak: Recsk, Sirok, Verpelét, Egerszólát, Demjén. A völgy mentén északon Mónosbél és Bélapátfalva, Füzesabonytól délre pedig Dormánd és Besenyőtelek közepes fekvésű még. Kelet felé a megyehatáron túl csak Szomolya fekvése közepes. Itt a közigazgatási határ és az úthálózat szerkezete nehezíti az Egerbe való bejutást. Ezért kevésbé kedvezőtlen Bogács, valamint kedvezőtlen Bükkzsérc és Cserépfalu helyzete is.

A kedvezőtlen fekvésű települések az egykori Egri járás északnyugati részén összefüggő területet képeznek, hasonlóan a megye déli részén a Tisza mentén fekvő településekhez: Poroszló, Újlőrincfalva, Sarud, Tiszanána, Kisköre, Pély és Tarnaszentmiklós.

Összefoglalva megállapíthatjuk, hogy Eger völgyi fekvésénél fogva, valamint a domborzat által meghatározott köz- és vasúthálózat miatt csak vonzáskörzete számára "csomópont". Megyeszékhelyként az egykori Gyöngyösi járás számára igen kedvezőtlen, a megye északnyugati és déli területei számára pedig kedvezőtlen forgalmi adottsággal rendelkezik. Az Egertől keletre húzódó megyehatár nem szab ugyan merev határt az itt lévő települések számára, de ezek kedvezőbb forgalmi helyzetet is élvezhetnének, főleg az autóbusz forgalom fejlesztése révén.

#### IRODALOM

1. BALOGH BÉLA -- KÓRÓDI JÓZSEF -- WIRTH GYULA, 1971.  
Az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió -- Területi Statisztika, XXI. 233--248.
2. BELUSZKY PÁL, 1963. Mátészalka vonzáskörzete, Földrajzi Értesítő, XII. 201--223.
3. BELUSZKY PÁL, 1967. A magyar városok központi szerepköre, Statisztikai Szemle, 45. 543--563.
4. BELUSZKY PÁL, 1973. A településosztályozás néhány elvi-módszertani szempontja, Földrajzi Értesítő, XXII. 453--466.



5. BELUSZKY PÁL, 1971. A város-falu közötti kapcsolatok jellege és mennyiségi jellemzői Nyíregyháza példáján, Földrajzi Értesítő, XX. 159--186.
6. BELUSZKY PÁL, 1974. Nyíregyháza vonzáskörzete - A város-falu közötti kapcsolatok jellege és mennyiségi jellemzői Szabolcs-Szatmár megyében, Akadémiai Kiadó, Budapest, 118.
7. BORSOS JÓZSEF (szerkesztő), 1961. Vidéki városaink, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 443.
8. DALLUS FERENC -- SZABADY EGON (szerkesztők) 1966. Magyar városok, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 96--103.
9. EPERJESSY KÁLMÁN, 1971. Városaink múltja és jelene, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 308.
10. ERDŐSI FERENC, 1982. Pécs munkaerő-vonzáskörzete és annak övezetei az inga-vándorforgalom alapján - Vonzáskörzetek Agglomerációk, Akadémiai Kiadó, Budapest, I. 67-87.
11. FÓRIZS MARGIT, 1965. A városi és falusi települések megkülönböztetésének szempontjai, Demográfia, VIII. 82--93.
12. HAJDÚ ZOLTÁN, 1978. Hegyalja városi jellegű települései központi funkcióinak vizsgálata, Földrajzi Értesítő, XXVII. 241--262.
13. HEVES MEGYE ADATAI, 1980. évi népszámlálás 10. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1981.
14. HEVES MEGYE Korszerűsített Településhálózat-fejlesztési Terve 1981--1996, amelyet Heves Megye Tanácsa 41/1980(XII.19.) sz. határozatával hagyott jóvá.
15. HEVES MEGYE STATISZTIKAI ÉVKÖNYVE, 1980--1985. KSH Heves Megyei Igazgatósága, Eger, 1981--1986.
16. KAJDÓCSI KATALIN -- MÉSZÁROS REZSŐ -- CSATÁRI BÁLINT, 1979. Települések közlekedésföldrajzi helyzetének meghatározása automatikus osztályozás felhasználásával a dél-dunántúli gazdasági mezokörzet példáján. Földrajzi Értesítő, XXVIII. 87--98.
17. KOVÁCS CSABA, 1973. Főbb településeink egymáshoz viszonyított vasúti átlagtávolságai, Területi Statisztika, XXIII. 232--245.

18. KRAJKÓ GYULA -- MÉSZÁROS REZSŐ, 1978. Az iparosítás hatása a városi népességszám növekedésére és a falusi térségek gazdasági, társadalmi átalakulására a Dél-Alföldön, Alföldi Tanulmányok, II. 151--170.
19. KULCSÁR VIKTOR, 1975. Heves megye és városai - Magyarország megyei és városai, Kossuth Kiadó, Budapest, 323--349.
20. MENDÖL TIBOR, 1963. Általános településföldrajz, Akadémiai Kiadó, Budapest, 567.
21. PAPP ANTAL, 1975. Az agglomerációs fejlődés helyzete és sajátosságai Debrecen környékén, Földrajzi Értesítő, XXVI. 479--488.
22. PAPP ANTAL, 1981. Debrecen vonzáskörzete, Alföldi Tanulmányok, V, 177-203.
23. POZDER PÉTER, 1986. Eger komplex vonzáskörzete, Földrajzi Közlemények, XXXIV. 96--106.
24. POZDER PÉTER, 1987. Eger vonzáskörzete, Studia Geographica 5. Debrecen 77.
25. TELEPÜLÉSHÁLÓZAT III. 1980. A városok és a magasabb központi szerepkörű községek adatai 1970--1977. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1980.
26. TÍNER TIBOR, 1981. Az Észak-magyarországi körzet főútvonalhálózatának mátrixalgebrai elemzése, Földrajzi Értesítő, XXX. 445--463.
27. TÓTH JÓZSEF, 1974. A dél-alföldi vonzásközpontok vonzásterületeinek elhatárolása az interurbán telefonhívások alapján, Földrajzi Értesítő, XXIII. 55--61.
28. TÓTH JÓZSEF, 1977. Az Alföld intercentrális kapcsolatrendszere az interurbán telefonhívások alapján, Alföldi Tanulmányok, I. 117--128.
29. TÓTH JÓZSEF, 1977. Az urbanizáció népességföldrajzi vonatkozásai a Dél-Alföldön - A centrumok szerepe a népesség foglalkozási átrétegződésében és területi koncentrálódásában. Akadémiai Kiadó, Budapest, 142.
30. VADÁSZ ISTVÁN, 1981. Tiszafüred vonzáskörzete, Studia Geographica 4. Debrecen, 65.